



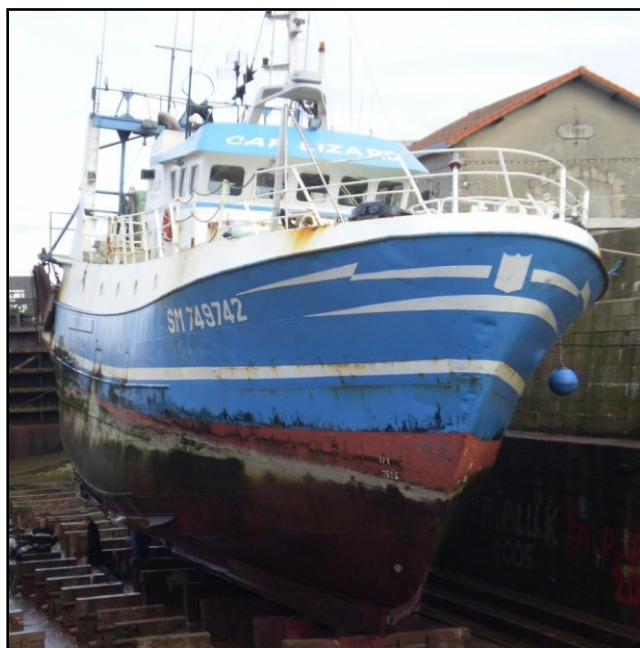
Rapport d'investigation préliminaire

CAP LIZARD

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

ECHOUEMENT DU CHALUTIER *CAP LIZARD* SURVENU LE 8 MARS 2011 SUR L'ÎLE DU BURHOU, AU NORD DE L'ÎLE D'AURIGNY

NAVIRE ET EQUIPAGE



Navire de pêche en acier construit en 1993, immatriculé 749742 à Saint-Malo, basé au port de Cherbourg.

Longueur 24 mètres - Largeur 6,80 mètres - Jauge : 99.

Propulsé par un moteur de 499 kW.

L'équipage se compose d'un patron, d'un mécanicien et de trois matelots. En principe, ils naviguent deux semaines, suivies d'une semaine de repos.

Le *CAP LIZARD* pratique la pêche au chalut de fond en Manche. Il effectue des marées d'une semaine.

Le navire arrive chaque lundi matin au port de Cherbourg, il passe les écluses. Une fois à quai, la débarque de la pêche et l'avitaillement sont effectués par le bord. Ces opérations prennent environ 4 heures, ensuite l'équipage est libre. Le départ s'effectue environ 12 heures après l'arrivée, en fonction de l'ouverture des écluses.

Le navire est exploité dans le cadre d'un armement coopératif. Le patron est à bord depuis 1993.

Le jour de l'accident, l'équipage était composé du patron armateur, d'un mécanicien, de deux matelots ayant une longue expérience à la pêche et d'un troisième matelot qui effectuait des remplacements depuis deux semaines. Il a peu d'expérience et ne possède aucun titre de formation.

Le matelot de quart lors de l'accident était un matelot qualifié.

Le navire est équipé d'un radar sans dispositif d'alarme, de deux GPS, d'une carte électronique, d'un sondeur, d'un AIS et de plusieurs VHF dont une ASN.

LES FAITS

Conditions météorologiques et marée :

Le vent est au 170, 9 nœuds - la mer est belle - visibilité 8 nautiques

Heures locales (UTC+2)

Le 7 mars 2011, le *CAP LIZARD* arrive au port de Cherbourg ; il est en mer depuis une semaine, durant laquelle le travail a été dur en raison de la pêche et des avaries. Les hommes se sont peu reposés pendant cette période.

Il passe les écluses vers 09h15, la débarque et l'avitaillement se poursuivent jusqu'à midi.

Le navire appareille à **23h30**.

Le patron prend le quart jusqu'à **00h30** ; sa suite est prise par un matelot pour environ **2 h30**. Celui-ci prolonge son embarquement pour pallier le manque d'équipage. C'est donc sa troisième semaine de bord.

Le navire fait cap à l'Ouest, sous pilote automatique, avec pour consigne de suivre la route programmée par le patron sur la carte électronique.

Le 8 mars 2011 à 01h12, le patron est réveillé par des chocs violents. Il pense à un abordage, se rend rapidement à la passerelle, trouve le matelot en état de choc et stoppe le navire en ramenant au pas 0.

Presque immédiatement, l'alarme de montée d'eau dans la machine sonne. Il contacte le CROSS Jo-bourg qui déclenche les secours.

Le navire c'est échoué en position 49°43N - 02°14W, sur l'extrémité Nord de l'île de Burhou.



Un des membres de l'équipage monte à la passerelle. Le patron lui demande de réveiller ses collègues et de monter les combinaisons d'immersion mais il a du mal à situer le local de stockage, ce n'est que sa deuxième semaine de bord.

Le mécanicien se rend à la machine et constate la montée d'eau importante ; il met en service deux pompes d'assèchement qui n'étaient pas l'envahissement d'eau.

Le CROSS demande à l'équipage de mettre les combinaisons d'immersion. L'un des membres, de corpulence importante, ne peut la vêtir. Le CROSS préconise de ne pas enfiler le haut et de mettre une brassière.

Le navire gîte dangereusement, le CROSS ordonne l'abandon du *CAP LIZARD*.

A **01h42**, l'équipage est à bord du radeau.

A **02h00**, les cinq membres d'équipage sont récupérés par le canot de sauvetage d'Alderney. L'un d'entre eux est en état de choc ; ils sont dirigés vers l'hôpital d'Alderney pour les premiers soins puis transportés en hélicoptère vers l'hôpital de Cherbourg. Ils en ressortent tous en fin d'après-midi.

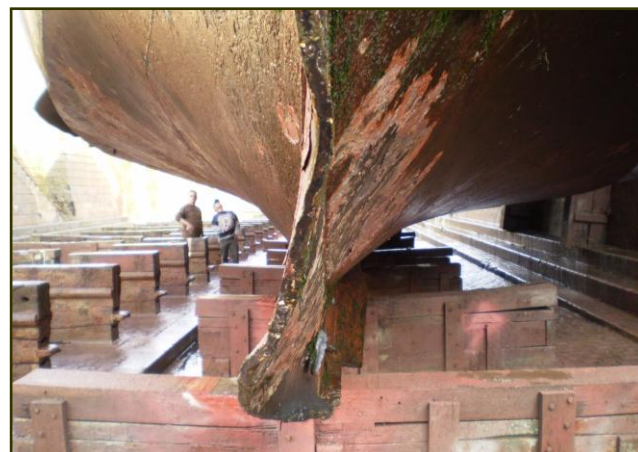
CONSÉQUENCES

Le navire est échoué dans une faille, sur des rochers à l'extrémité Nord de l'île de Burhou.

L'eau monte d'un mètre au-dessus des parquets machine. Le moteur principal, le groupe de secours et les tableaux électriques sont noyés.

Les secours anglais vont intervenir en mettant en place des motopompes qui étalent les entrées d'eau. Le *CAP LIZARD* sera déséchoué, pris en remorque et remorqué vers Cherbourg.

La mise au sec du navire permet de constater de nombreux coups de poinçons perforants sur la coque tribord, la déformation de l'étrave et de la quille antiroulis tribord, l'arrachement du sabot de sondeur, cause principale de l'entrée d'eau et la déformation du sabot de gouvernail.



CONCLUSION

La charge de travail sur ce type de navire est très importante. La fatigue est la cause principale de cet accident.

La réglementation oblige les navires de plus de 12 mètres effectuant une navigation de plus de 24 heures à posséder un dispositif homme mort. Ce navire n'était pas doté de ce matériel.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

La fatigue est le facteur principal de cet échouement.

Le navire devrait être doté d'un dispositif homme mort, ce matériel aurait probablement évité cet accident.

Des exercices périodiques auraient fait apparaître le problème de taille des combinaisons. Un sigle devrait être appliqué sur la porte du local où sont stockées les combinaisons de survie. En cas de panique ou d'embarquement d'un nouveau membre d'équipage, il serait plus facile de repérer le local.

Si le DUP était régulièrement discuté à bord, ces points auraient peut-être été traités.

Enfin, cet événement montre une nouvelle fois la vulnérabilité des sabots de sondeur, sources d'importantes voies d'eau en cas de talonnage. La conception de la coque pourrait être étudiée de manière à renforcer ces dispositifs.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411